



# il tender



notiziario della sat dlf udine

Numero 44 Anno 12 (1)

Marzo 2007

## "Taurus" a Cervignano via Pontebbana

La mattina del 12 marzo scorso è entrata in Italia attraverso il valico di Tarvisio la locomotiva austriaca politensione E 190 004 "Taurus" (marcatrice 91 81 1216 004-2 ÖBB) con destinazione Cervignano Scalo. Giunta ad Udine a metà pomeriggio, la macchina ha sostato presso la rimessa del Deposito Locomotive di Udine, dove è stata ammirata dalle maestranze locali, prima di raggiungere il giorno successivo Cervignano.

L'entrata in Italia di questa locomotiva rientra nel programma di interoperabilità italo-austriaca che vedrà a partire dal mese di aprile, dopo i treni sul Brennero, una coppia giornaliera di merci anche sulla nuova Pontebbana.

A Cervignano, la E 190 004 è stata impegnata, fino al 29 marzo, per la formazione professionale dal personale di macchina italiano che la impiegherà sulle direttrici Cervignano-Circonvallazione di Udine-Tarvisio Boscoverde e in un programma futuro, si ipotizza, in testa ai Ro-La sulla Trieste-Tarvisio Boscoverde.

Nello stesso tempo, per il reciproco utilizzo di una locomotiva italiana in Austria e quindi per la formazione professionale dei macchinisti austriaci, è stata inviata oltre confine la E 412 013 (vedi anche Trainwatching).

L'inizio dell'esercizio regolare di interoperabilità è previsto il 2 aprile tra Monaco-Salisburgo e Cervignano Scalo e viceversa con 10 locomotive E 190 ÖBB e 14 locomotive E 412 FS. Sono previste due coppie di merci al giorno: un treno parte da Cervignano all'alba, mentre l'omologo arriva nel pomeriggio; l'altra coppia viaggia invece nelle ore notturne. Possono essere instradate sia via Palmanova che via Ronchi.

Enrico Ceron



La Taurus nel deposito locomotive di Udine a fianco della veterana E 645.359 (ex E 646.059) (foto E. Ceron)



La Taurus E 190 004 (1216 004) ripresa a Tarvisio Boscoverde il 12 marzo al suo arrivo in Italia (foto E. Ceron)



La E 190 004 incontra nello scalo Cervignano la 362-023 delle SŽ. Presto le Taurus slovene sostituiranno le 362 nei servizi verso lo scalo friulano (foto E. Ceron)

## Abilitazione P.d.M. FUC agli Stadler

Tra febbraio e marzo scorso, tutto il Personale di Macchina della FUC, in previsione dell'entrata in servizio dei due nuovi convogli Stadler GTW 2/6 ATR 111/112/113 001 UC e ATR 111/112/113 002 UC è stato impegnato in corse di abilitazione alla condotta dei mezzi. Le corse, alternate ai transiti dei treni ordinari FUC, sono state effettuate tra il D.L. FUC di Udine e la stazione di Cividale sia a convoglio singolo sia a convogli accoppiati, con prove di accoppiamento e sgancio all'interno del deposito. In occasione di queste corse, per evitare che l'utente ferroviario non avesse accesso erroneamente al treno e per la presenza il 6 marzo dei colleghi di Sistemi Territoriali, sui display digitali dei treni sono apparse diciture di vario genere, dalla classica: "Si prega di non salire sul treno" a fermate e stazioni di chiara appartenenza veneta: "Adria", "Mira Buse", "Chioggia", "Mestre Marghera".

Nello stesso periodo i tecnici svizzeri della Stadler erano presenti a Udine per la rifinitura degli ulteriori lavori sui mezzi, che già montano la ripetizione segnali e l'SCMT, richiesti dal Cesifer per la circolabilità dei treni. Dall'inizio dell'anno, inoltre, a tutte le automotrici e rimorciate FUC della serie AD 900 è stata applicata una nuova "evidente" numerazione anche sui frontali che riporta la marcatura FS ALn 663 seguita dalla numerazione originale e dal suffisso UC (da notare la marcatura Ln 664 delle rimor-



*Prove di doppia trazione dei GTW Stadler effettuate il 5 marzo (foto E. Ceron)*



*I due GTW Stadler nella rimessa del deposito di Udine (foto E. Ceron)*

chiate, non essendoci il corrispettivo presso le FS, dove tutti i mezzi della serie ALn 663 sono motorizzati. N.d.R.). Infine su tutte le automotrici è

stata anche applicata la tabella in uso presso le FS che indica i convogli a composizione bloccata in servizio navetta. Enrico Ceron



*La marcatura Ln 664 373 UC di una delle due rimorciate tipo ALn 663 della FUC. Cividale 4 marzo 2007 (foto C. Canton)*



*Uno Stadler con la tabella di convoglio a composizione bloccata a fianco della locomotiva Ld 405 (foto E. Ceron)*

## Cesarino FUC

Sabato 27 gennaio ha preso avvio l'iniziativa "Cesarino - Il treno dei bimbi" promossa dalla Ferrovia Udine-Cividale. Ogni sabato pomeriggio ed ogni domenica i bambini al di sotto dei 12 anni, accompagnati da un adulto, possono viaggiare gratis sui treni della FUC. Per l'occasione è stato predisposto un biglietto speciale che si ritira presso le rivendite FUC.

Nella giornata inaugurale del servizio è stato esposto nella stazione di Cividale uno Stadler GTW ed organizzato uno spettacolo di giocolieri per i bambini. C'è stata però un po' di delusione per grandi e piccini che si aspettavano di vedere il treno "grafittato" come sulla cartolina pubblicitaria dell'iniziativa. Michele Saro



*In alto la cartolina pubblicitaria dell'iniziativa "Cesarino - Il treno dei bimbi"*



*I partecipanti alla giornata inaugurale di Cesarino nella stazione di Cividale dove era esposto un GTW Stadler (foto D. De Anna)*

## FUC: lavori in corso

Sono in fase di completamento i lavori di costruzione della nuova stazione di Cividale e della nuova fermata a richiesta di San Gottardo alla periferia di Udine. La direzione della ferrovia auspica che il capolinea dell'autobus n° 4 venga spostato davanti alla fermata (ora si trova a poche decine di metri sull'altro lato della strada) e che venga costruito un parcheggio scambiatore. Intanto viene già pubblicizzato il fatto che da S. Gottardo alla stazione FS si impiegheranno 4 minuti contro i 15 (quando va bene) dell'autobus, però il costo del biglietto sarà superiore a quello del bus.

Per quanto riguarda invece il vecchio fabbricato viaggiatori di Cividale, il comune ne propone il riutilizzo come ufficio turistico, come punto di riferimento per le associazioni della zona e magari anche come sede di una mostra permanente.

Claudio Canton

*La nuova stazione di Cividale in fase di ultimazione.*

*Vista del piazzale interno (a lato) e del prospetto sul piazzale esterno (sotto a destra) 4 marzo 2007 (foto C. Canton)*



*La nuova fermata di San Gottardo in costruzione alla periferia di Udine; situazione lavori al 4 marzo (foto C. Canton)*

## La ferrovia del Toggenburg

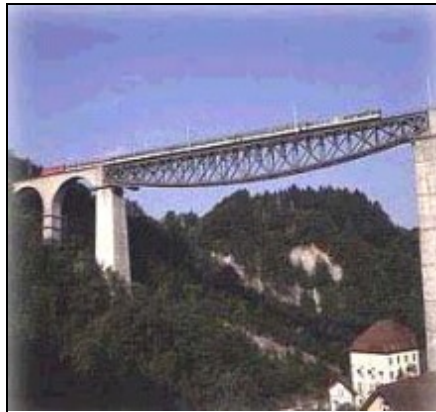
Non necessariamente solo le ferrovie di montagna sono le più caratteristiche in Svizzera: infatti, la Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) è la rete ferrata elvetica con il più elevato numero di opere d'arte, considerato che il 20,6% dei suoi binari corre in galleria o su ponti (famoso è il Sitterviadukt) e questo nonostante che il territorio attraversato non sia montuoso, ma solo di pianura e collina.

La rete a scartamento ordinario della BT, che fu aperta al traffico tra il 1910 ed il 1912, si estende per 56 chilometri tra Romanshorn, San Gallo, Herisau, Wattwil e Nesslau: il nome di questa ferrovia, Bodensee-Toggenburg, fa riferimento agli estremi della linea, ossia Romanshorn che si trova sul lago di Costanza (Bodensee) e la zona del Toggenburg, un autentico paradiso verde nella Svizzera centrale. Tuttavia, i treni della BT estendono il loro raggio di servizio ben oltre i 56 chilometri della Bodensee-Toggenburg, raggiungendo i centri di Sciaffusa, Herrbrug, Wil e Lucerna attraverso una cooperazione con le Ferrovie Federali (SBB) e la Sudostbahn (SOB) che permette ai treni BT di circolare sulle reti partner e viceversa, estendendo così a 210 chilometri la rete servita dalla nostra ferrovia.

Pur esercitata all'inizio a vapore, dal

1932 tutta la rete è stata elettrificata e le originarie sei locomotive elettriche di allora hanno prestato servizio fino al 1988 allorché furono sostituite con altrettanti mezzi più moderni, le Re 4/4 (uguali ad un gruppo in circolazione sulla rete federale SBB), cui furono affiancati sei composizioni per treni pendolari.

Sicuramente il collegamento più prestigioso esercitato dalla BT (con le ferrovie partner) è il Voralpen-Express, ossia il treno "pedemontano" che collega ogni ora il lago di Costanza (Bodensee) con il lago dei Quattro Cantoni (Vierwaldstättersee), tra le stazioni di Romanshorn e quella di Lucerna, transitando per l'Appenzell (vicino alla sua cima principale, il Säntis) e per note località come Rapper-



Il viadotto Sitter (foto BT)

swill o Einsiedeln (nel cui santuario mariano ogni anno in estate si celebra la festa dei Fogolar Furlans della Svizzera).

Comode carrozze EW IV (di quelle utilizzate per gli IC delle SBB), unitamente alla Bistro-Wagen, permettono di fare il viaggio in assoluta comodità; tuttavia, nel corso del 2001 le EW IV sono state sostituite da più modeste carrozze per pendolari, adeguatamente rinnovate nei loro interni: questo, perché con l'aumentare della frequenza di questo collegamento, le carrozze tipo IC non erano più sufficienti ed un ulteriore acquisto impossibile in quanto non più in produzione.

I mezzi della BT sono stati anche protagonisti di uscite all'estero: infatti, nel corso dei campionati di sci tenuti nel febbraio 2001 in Tirolo, treni della Bodensee-Toggenburg hanno assicurato diversi collegamenti da San Gallo a Sankt Anton, con composizioni variabili tra 6 e 9 carrozze e minimo 600 viaggiatori per ogni collegamento: nell'occasione, le locomotive erano state ricoperte da pellicole riprodotte l'ambiente alpino, con tanto di pista da sci e sciatore in fase di discesa.

Per il futuro, si sta profilando l'ipotesi di una fusione tra la BT e la SOB (Sudostbahn), in modo da migliorare ulteriormente i collegamenti ferroviari nella Svizzera centro-occidentale.

Alessandro Fanutti

## Notizie Flash

### Friuli

Aumenti a sorpresa del 5% delle tariffe ferroviarie regionali si sono verificati in Friuli Venezia Giulia all'inizio dell'anno nonostante a livello nazionale fosse stato annunciato che non sarebbero aumentate. Trenitalia ha motivato gli aumenti con il fatto che in regione esiste una convenzione che lega il prezzo del biglietto ferroviario a quello del servizio pubblico su gomma, quindi essendo aumentate le tariffe degli autobus, automaticamente devono essere aggiornate anche quelle ferroviarie. Ci sono state perciò le proteste dei viaggiatori ed una netta presa di posizione dell'assessore regionale ai trasporti che ritiene ingiustificati gli aumenti

perché decisi autonomamente da Trenitalia e non correlati al protocollo stipulato con la regione sul trasporto locale, ma le tariffe sono rimaste quelle applicate il 1° gennaio.

Claudio Canton

Nel mese di gennaio è iniziata a livello nazionale una serie di controlli per verificare se chi viaggia in treno è provvisto di biglietto. Vengono controllati all'arrivo in stazione da personale di Trenitalia coadiuvato dalla Polfer tutti i passeggeri che scendono dal treno sottoposto alla verifica. Ci sono state molte proteste da parte dei viaggiatori che lamentano il fatto che, oltre a dover sopportare i ritardi dovuti al servizio, devono subire anche quelli che comportano i controlli. Un primo resoconto reso noto dopo sei settimane dall'avvio dei controlli ha accertato che nel Friuli Venezia Giulia la percentuale dei por-

toghesi è dello 0,7 per mille. Nei primi giorni di controllo però questa percentuale era maggiore.

Claudio Canton

Il 18 gennaio il presidente della giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha preso a sorpresa il treno Interregionale Trieste-Udine delle 11.04 per verificare di persona se le proteste sul servizio sono fondate. Il treno ha viaggiato in perfetto orario ed è risultato pulito. Il presidente ha però riconosciuto che resta ancora molto da fare.

Inoltre il 5 marzo l'assessore regionale ai Trasporti si è recato nelle stazioni di Udine e Pordenone per distribuire ai viaggiatori degli opuscoli in cui è illustrato ciò che viene fatto per migliorare il servizio ferroviario. Altri incaricati hanno svolto lo stesso servizio presso altre stazioni della regione. L'assessore ha anche ascoltato

le contestazioni dei passeggeri, che però hanno anche segnalato il fatto che certe situazioni sono dovute all'inciviltà di alcuni utenti.

Per quanto riguarda la situazione del trasporto ferroviario si registrano alti e bassi. Il servizio va avanti tra ritardi cronici, treni declassati da interregionale a regionale per la soppressione di convogli, scioperi poco pubblicizzati (come è successo il 13 febbraio, secondo i pendolari), guasti al materiale, incidenti, interruzioni per il disinnescamento di bombe a fianco della ferrovia. I problemi maggiori però si riscontrano in Veneto, dove il nodo di Mestre è ormai saturo.

E c'è anche chi deve lottare per riuscire ad ottenere il rimborso per il ritardo dell'Intercity. Un udinese partito da Roma con 50 minuti di ritardo per un guasto alla locomotiva si è visto sopprimere il treno a Mestre; da qui ha dovuto proseguire con un regionale arrivando a Udine con un'ora e mezza di ritardo. La sua richiesta di rimborso è stata però scartata perché, secondo Trenitalia, non è prevista in caso di guasto alla locomotiva. In seguito a nuove proteste, alla fine è riuscito ad ottenere il bonus: Trenitalia ha alla fine chiarito che il mancato risarcimento era dovuto al fatto che nella domanda di rimborso era stato inserito un codice errato.

Claudio Canton

Anche la seconda asta per la vendita dell'ex stazione di Tarvisio C.le è andata deserta. Ora la sua destinazione resta legata al progetto ideato dalla Stu, Società di trasformazione urbana (vedi **il tender** n. 43).

Claudio Canton

Il 29 gennaio i treni provenienti da Vienna sono giunti a Udine con due ore e mezza di ritardo a causa di una slavina caduta sulla ferrovia nei pressi della capitale austriaca.

Anche le forti nevicate del mese di marzo hanno creato ritardi nei treni provenienti dall'Austria.

Claudio Canton

Nel mese di febbraio è stato collaudato il telecomando con il sistema SCC della stazione di Casarsa da parte della centrale di Mestre.

Roberto Vassilich

Nella fermata di Cusano sulla linea Udine-Venezia sono stati installati i

monitor teleindicatori, mentre a Udine sarà installato nell'atrio della stazione un nuovo tabellone con display a led, saranno posizionati nuovi monitor nei corridoi e sostituiti i teleindicatori sui binari. Roberto Vassilich

Si è tenuta in marzo la campagna "Obiettivo stazioni pulite", che ha visto una radicale pulizia delle stazioni, l'installazione di cestini per la raccolta differenziata e la sistemazione delle fontanelle.

Inoltre, ora, mandando un SMS al numero 3138008012 si potranno segnalare situazioni di scarsa pulizia in ambito ferroviario.

Per quanto riguarda le statistiche, è stato segnalato che nella stazione di Udine vengono prodotti 450 kg di rifiuti al giorno.

Claudio Canton

Un insolito incidente ferroviario è avvenuto la mattina del 7 marzo: un'automotrice della FUC ha travolto alcune pecore di un gregge che stava attraversando i binari al passaggio a livello di San Gottardo. Il bilancio dell'incidente è stato di una pecora morta e di due ferite. Il pastore, che non è riuscito a far allontanare gli animali prima dell'arrivo del treno, è stato denunciato per omessa custodia del gregge e per interruzione di servizio pubblico.

Un altro "incidente" era avvenuto il 3 febbraio quando una sbarra è calata su un'auto che era ferma in coda per immettersi sulla statale Udine-Cividale ad un passaggio a livello di Remanzacco. I sistemi di sicurezza hanno fatto arrestare il treno, che è ripartito dopo le verifiche del caso effettuate dal capotreno.

Claudio Canton

A causa di alcuni lavori di manutenzione e potenziamento della Pontebana tra Carnia e Pontebba per tutto il mese di marzo e per la prima metà di aprile i treni regionali del mattino sono stati sostituiti da autocorse. Qualche ritardo è stato registrato anche dall'Allegro Johann Strauss in arrivo a Udine da Vienna alle 11.59; tale ritardo è stato puntualmente annunciato dagli altoparlanti della stazione di Udine come "dovuto a lavori in linea".

Claudio Canton

Il comune di Palmanova ha sospeso la variante al piano regolatore chiesta da RFI riguardo all'ampliamento della fascia di rispetto della ferrovia

per realizzare aste di manovra. Si teme che tali aree vengano poi utilizzate per il raddoppio della Udine-Cervignano. Il comune ribadisce che non ha nulla in contrario al raddoppio, ma vuole esprimere il suo parere sul tracciato.

Claudio Canton

In aprile verranno iniziati i lavori di completamento della pista ciclabile Boscoverde-Fusine che segue il tracciato dell'ex ferrovia Tarvisio-Fusine-Jesenice. Sono inoltre stati stanziati i fondi per collegare questa pista per la Slovenia alla ciclovia Alpe Adria tra l'ex stazione di Tarvisio C.le e la località di Boscoverde attraverso l'ex ponte ferroviario sull'orrido dello Slizza. Entro l'estate verranno appaltati i lavori per il tratto Camporosso-Pontebba della ciclovia Alpe Adria che per una decina di chilometri seguirà il tracciato della vecchia Pontebana. Infine sono stati stanziati 1 milione e 250 mila euro per la costruzione del tratto Moggio-Dogna della stessa pista ciclabile: anche questo tratto sarà in parte realizzato sulla vecchia ferrovia.

Claudio Canton

Il 26 marzo è stata inaugurata la "nuova" stazione di Trieste Centrale. E' stata ristrutturata secondo i criteri di Centostazioni, cioè con le stesse modalità usate per quella di Udine, con la creazione all'interno di esercizi commerciali e utilities quali bar-fast food, edicola, ricevitoria, tabaccaio, autonoleggio, parrucchiere, agenzia di viaggi, cambiavalute, libreria, cioccolateria e bancomat. Nel nucleo centrale, dove si trovava precedentemente la corte scoperta, è stata realizzata una "piazza" interna, protetta da una moderna copertura trasparente in vetro, che può essere usata per ospitare eventi culturali e mostre.

Nello spazio coperto di fronte ai binari sono stati collocati i servizi di supporto ai passeggeri, il locale per il deposito bagagli e i locali per il servizio di assistenza ai clienti. La biglietteria è stata spostata a lato dell'atrio storico. Infine è stata restaurata la Sala Reale.

Claudio Canton

L'eliminazione del passaggio a livello di Santa Caterina comporterà lo sfratto dell'ex casellante che vive ancora in affitto nella casa cantoniera che sarà demolita per creare la variante stradale. La donna si lamenta del fatto che lei ed il marito avevano

ristrutturato il fabbricato con la garanzia che un giorno le sarebbe stato ceduto tenendo conto dei lavori eseguiti. Ora si trova senza casa e nessuna istituzione ha ancora saputo darle una certezza sulla sua sistemazione. Claudio Canton

## Italia

Alcuni industriali, quali Luca Cordeiro di Montezemolo e Diego Della Valle, hanno annunciato la costituzione di una società ferroviaria, la Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., che opererà nel settore dell'alta velocità. La consegna dei primi treni, e quindi l'inizio del servizio, è prevista fra tre anni. Claudio Canton

Trenitalia ha iniziato a rinnovare i TAF a soli 8 anni dalla loro entrata in servizio. Nelle due carrozze centrali vengono eliminati alcuni posti a sedere in modo da aumentarne l'accessibilità; aumentano così anche i posti in piedi per cui la capienza dei convogli passa da 900 a 950 posti. Questa configurazione però è più indicata per il servizio metropolitano che per il servizio regionale (per esempio sulla Udine-Venezia, dove però alcuni TAF stanno venendo sostituiti dai nuovi Vivalto). Vengono poi apportate modifiche alle porte per migliorarne il funzionamento ed al sistema di comunicazione audio e video (display). Viene installato anche un citofono che permette comunicazioni tra il personale di bordo ed i passeggeri. Claudio Canton

Il 18 gennaio sono iniziate le prove dell'ETR 600, treno 1, sulla nuova direttissima Roma-Napoli. Precedentemente aveva effettuato prove sul circuito di Velim e sulla direttissima Roma-Firenze. Claudio Canton

Il primo febbraio sono iniziati i servizi diretti da Malles a Bolzano, senza cambio di materiale a Merano, gestiti dalla SAD con i GTW Stadler. Le partenze da Malles sono sette, mentre quelle da Bolzano sono cinque. Claudio Canton

Il parco dei mezzi storici delle FS ha visto il rientro in servizio dell'automotrice ALn 772.3265 restaurata dalle Officine Milanesio di Moretta. Dovrebbe essere utilizzata per i treni speciali

in Val d'Orcia.

Intanto è cominciato nelle Officine di Foligno il restauro estetico della locomotiva elettrica E 444.001 prototipo e capostipite della famose "Tararughe". Claudio Canton

Le Ferrovie del Sud-Est hanno deciso di elettrificare la tratta Bari FS-Bari Sud Est-Mungivacca-Putignano-Martina Franca, via Conversano e via Casamassima, per un totale di 121 chilometri di linea più i piazzali di stazione e i depositi. Claudio Canton

## Europa

Angel Trains Cargo ha ordinato alla Vossloh 19 nuove locomotive diesel di vario tipo; intende poi affittarle ad operatori merci di Francia, Germania, Belgio, Olanda e Italia. Claudio Canton

La divisione merci delle ferrovie svizzere, SBB Cargo, ha registrato nel 2006 un aumento complessivo del 7,5% del traffico. Il traffico interno in Svizzera è aumentato del 6,5%, quello della sua consociata italiana del 16,8%, mentre quello della consociata tedesca del 29,5%. Inoltre per la prima volta il 30% del traffico SBB Cargo si è svolto al di fuori dei confini nazionali.

Anche Hupac, operatore leader in Europa nel settore del traffico merci combinato, ha registrato nel 2006 un aumento del 18% del suo traffico, mentre quello con l'Italia è aumentato del 28%. Questo ha contribuito a togliere molti TIR dalle strade. Per il 2007 prevede un ulteriore aumento del traffico con la creazione di nuovi collegamenti. Claudio Canton

Nei prossimi tre anni le DB rinnovano tutti i binari dei 34.000 km della rete ferroviaria tedesca in previsione di un costante aumento del traffico. I lavori comporteranno disagi ai passeggeri, ma sarà garantita un'efficace informazione sulle variazioni di orario sia agli sportelli che con manifesti e volantini. Claudio Canton

In Germania sono stati istituiti servizi regionali impostati a 200 km/h. Sono identificati con la sigla RE 200 e percorrono sia la tratta Monaco-Ingolstadt, sia la nuova linea AV Ingol-

stadt-Norimberga. Questi servizi sono gestiti dalla DB Regio Bayern con convogli reversibili composti da locomotori del gruppo 101 e da carrozze IC ristrutturate; tutti i mezzi sono verniciati con la nuova livrea Regio. Claudio Canton

Le ferrovie francesi hanno predisposto uno speciale TGV per battere il record mondiale di velocità sui binari fissato in 515,3 km/h dal TGV Atlantique il 18 maggio 1990. Si chiama V150, è stato realizzato da Alstom ed è composto da 2 motrici del TGV per la nuova linea dell'Europa dell'Est e da 3 vetture del TGV Duplex; sviluppa una potenza di 19,6 MW. Rispetto ai treni di serie ha ruote di diametro maggiorato, una resistenza aerodinamica minore del 15% e oltre ai motori asincroni delle motrici ha anche motori sincroni a magneti permanenti sui carrelli; inoltre la tensione in linea viene portata a 31.000 V. Dopo alcuni record ufficiosi ottenuti durante le corse di messa a punto, il 3 aprile sulla nuova linea ad alta velocità Est Europea che collegherà da giugno Parigi e Strasburgo, nella zona "Le Chemin", nei pressi della stazione Champagne-Ardenne il V150 ha raggiunto la velocità di 574,8 km/h. Secondo la rivista Voies Ferrees però l'intenzione delle SNCF è quella di raggiungere e magari superare i 600 km/h, battendo così anche il record del treno a levitazione magnetica. Claudio Canton

## Resto del mondo

Bombardier Transportation fornirà la tecnologia per la realizzazione di 40 vetture del sistema Advanced Rapid Transit (ART) per collegare il villaggio olimpico di Pechino all'aeroporto internazionale della capitale cinese in occasione dei Giochi Olimpici del 2008. Le vetture saranno costruite dalla Changchun Railway Vehicles (CRC). Il sistema ART prevede la guida automatica delle vetture. La nuova tratta, lunga 28 chilometri, che collegherà la stazione di Dongzhimen all'aeroporto prevede quattro stazioni: Dongzhimen, Sanyuanqiao, terminal 2 e terminal 3. Nelle prime due, di intercambio con esistenti relazioni su ferro, sono previsti comodi collegamenti con il villaggio olimpico. Claudio Canton

# Trainwatching

Dopo i servizi Verona-Monaco, iniziati nel giugno dello scorso anno, che si sono poi estesi anche fino ad Amburgo, in gennaio sono iniziate le prove di esercizio delle locomotive politensione E 412 anche attraverso il valico di Tarvisio lungo la Pontebana. Claudio Canton

In composizione all'ICN Marco Polo Udine-Napoli non c'è più la carrozza Gran Confort di 1ª classe; è stata sostituita da una carrozza letti Excelsior. Giampaolo Scodellaro

Il 20 gennaio in composizione ad un regionale Udine-Venezia c'era in composizione, oltre alle solite carrozze a due piani, una carrozza a piano ribassato della regione Liguria. Giampaolo Scodellaro

Circola in regione una carrozza pilota a piano ribassato con la nuova cabina ed aggancio automatico. Roberto Vassilich

In composizione all'EC Allegro Stradivari si notano ancora carrozze ÖBB nella vecchia livrea rosso-nero. Giampaolo Scodellaro

Le locomotive D 345.1003 e 1004 sono state equipaggiate con l'antenna per la ricezione del segnale GMS. Carlo Pravisano

Presenza insolita il 26 febbraio a Udine: l'Eurostar per Roma è stato effettuato con un ETR 500 PLT nella vecchia livrea. Denis Carlutti

*La E 412.013 ripresa a Landshut in Baviera il 9 febbraio 2007. (foto G. Berget)*



Il 3 marzo in composizione ad un convoglio di carri Eaos carichi di rottami diretto all'acciaiera ABS di Udine c'era un carro Eaos della Cargo ČD (gestione merci delle ferrovie ceche) in livrea completamente azzurra. Denis Carlutti

La nuova marcatura dei mezzi ferroviari prevede non solo l'inserimento

della sigla della nazione a fianco del numero relativo all'amministrazione ferroviaria, ma anche la sigla della compagnia proprietaria dei carri. Per esempio in composizione ad un treno merci c'erano delle cisterne di compagnie private: quelle dell'ERMEWA erano marcate 80 D-ERMW e quelle della VTG Austria 81 A-VTGA. Claudio Canton



*Sopra: Elettromotrici Talent 4024 delle ÖBB, usate per i servizi regionali, riprese a Villach il 25 febbraio 2007 (foto E. Ceron)*

*Parata di locomotive Siemens nel deposito locomotive di Villach il 18 febbraio 2007. Si notano le 1116 033, 185, 194 e 235 e le e 189 915 e 916 (foto E. Ceron)*

## Le novità modellistiche del 2007

Di ritorno dalla annuale fiera di Norimberga eccomi a voi con la consueta carrellata di novità fermodellistiche previste per l'anno in corso, che si presenta ricca come succede da alcuni anni da questa parte.

Quest'anno complice il cinquantenario della creazione dei TEE, il tema dominante saranno le riproduzioni dei rotabili che hanno corso sulle reti europee sotto queste insegne. La molteplicità di produttori sulla scena fermodellistica comincia a far sentire il suo effetto ecco quindi che un singo-

gold, a dimostrazione che per produrre treni in scala non basta dire "so io come si fa", ma bisogna avere idee chiare, strategie commerciali, capitali e costanza per riuscire in un'impresa altrimenti destinata a naufragare.

Veniamo ora alla panoramica di novità previste o appena uscite cominciando in ordine alfabetico dalla ACME, che a Norimberga aveva lo stand tra i più visitati perché effettivamente il più ricco di novità interessanti e presentate in avanzato stato di lavo-

la carrozza 1955R, le carrozze cucette tipo 1956 (mista di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe e di sola 2<sup>a</sup> classe), la coppia di carrozze a due assi tipo 1936 in livrea castano (BI 35000). Inoltre erano annunciati i set di carrozze letti dell'EN 226/227 PALATINO nell'attuale livrea bianco-violetto. Sono prossimi all'uscita il convoglio TI.LO, la locomotiva Re 482 in livrea SBB Cargo, la BR 185 201 della RAILION e la stessa macchina in livrea Cisalpino. Sono appena uscite le carrozze GC in livrea XMPR con filetto rosso co-



*La sorpresa ACME: l'E 656 di prima serie (foto A. Rigon)*



*Il binato Breda TEE della ACME è quasi pronto (foto A. Rigon)*

lo modello verrà riprodotto da due o anche tre case. Questo permette da un lato di poter confrontare tecniche e filosofia di riproduzione e dall'altro lato dovrebbe portare un maggior beneficio sul lato dei prezzi finali agli acquirenti in quanto, pur di vendere il proprio prodotto, le varie case dovranno stare attente all'aspetto economico come non hanno mai fatto in precedenza.

Il mercato nella sua naturale azione "purificatrice" ha eliminato alcuni piccoli marchi che erano nati negli anni scorsi quali MGM, Walschaert, Threin-

razione. I modelli più interessanti erano senza dubbio la locomotiva E 656 di 1<sup>a</sup> serie di cui si poteva ammirare un campione pressoché definitivo ed annunciato in 4 versioni: livrea d'origine con e senza gocciolatoio frontale, livrea XMPR, E 655 Cargo, la cui uscita è prevista entro l'estate; era possibile ammirare anche la versione quasi pronta del mitico autotreno TEE Breda, già annunciato lo scorso anno e che sarà distribuito entro poche settimane, probabilmente entro fine aprile. Vi erano poi le carrozze Corbellini nella versione 1951T,

me prevedeva la colorazione originale, anche se al vero pochissime carrozze la riceveranno, ed il convoglio diagnostico UTMR. Per l'atteso ETR 500 bisognerà aspettare la fine dell'anno, questo perché pur essendo il modello praticamente pronto, si preferisce rimandarne l'uscita per non ingolfare troppo il mercato in questo primo periodo dell'anno. Nulla si sa della locomotiva D 342 e del suo stato di avanzamento dei lavori. E non sono neppure escluse ulteriori sorprese per dopo l'estate, come ci ha d'altronde abituato la casa milanese.



*L'ETR 500 di ACME che sarà consegnato a fine anno (foto A. Rigon)*



*La Re 482 in livrea SBB Cargo presentata da ACME (foto A. Rigon)*



Torna in grande stile il marchio RIVAROSSI, grazie alla Hornby, che, dopo i mezzi flop dello scorso anno con modelli errati nelle tonalità dei colori e nelle scritte, sta recuperando velocemente terreno. I modelli delle E 645 ed E 646 sono stati riprodotti in maniera sostanzialmente corretta, a parte le scritte sul pancone della E 646, e con sostanziali migliorie alla meccanica ed alla parte elettrica. In questi giorni sono in arrivo le E 428 di 1ª e di 3ª serie (in effetti è la 4ª serie aerodinamica; Hornby persevera nella classificazione che le dava la Rivarossi. N.d.R.), le D 245 ed il set delle carrozze MU. A fine aprile arriveranno le Aln 668, la E 652 e le car-

sà...

Dal catalogo ROCO si evince che il tema TEE riguarderà anche modelli delle nostre FS con la riproduzione del TEE Breda, nelle 4 versioni: Mediolanum, Lemano, Cisalpino e Ligure: dovrebbero arrivare per l'estate dalle informazioni in nostro possesso. Annunciata anche la E 656 di 1ª serie in 4 differenti versioni: livrea blu/grigio stato anni '90 con respingenti tondi (dep. Mestre), rettangolari ed E 655 ed in livrea XMPR. E' prevista l'uscita della E 444R in livrea XMPR2, un'ennesima versione della locomotiva E 636-284 Camilla con la scritta sulla fiancata, la carrozza Gran Comfort in livrea d'origine

ca), cui dovrebbero seguire anche le versioni FUC e FAM.

La OS.KAR. dopo il breve connubio con la DI.MO. torna a curare da se la distribuzione dei propri prodotti: sono state consegnate da poco le carrozze Corbellini tipo 1951R in livrea grigia, nelle versioni di 2ª classe, mista di 1ª e 2ª classe e ex miste declassate a sola 2ª classe con marcatura non unificata, ed a breve saranno disponibili le versioni in castano delle medesime carrozze. La novità più importante però sarà la locomotiva diesel D 341 FIAT in livrea verde isabella, finalmente tutta in scala esatta, che dal prototipo visto in fiera sembra essere davvero notevole. Do-



Altra novità ACME: le carrozze BI 35000 (tipo 1936) derivate dalle terrazzini (foto A. Rigon)



La carrozza Az 20500 (tipo 1955R) in livrea castano/isabella di ACME (foto A. Rigon)



Cassa delle Corbellini tipo 1951T di ACME (foto A. Rigon)



Il prototipo privo di coloritura del TEE Breda di Roco (foto A. Rigon)

rozze MDVE, tutte in livrea XMPR. Dal catalogo si evince che saranno riprodotti anche l'ETR 242, la E 646 in livrea "Treno azzurro" con relative carrozze, il 428 4ª serie nella livrea "PIRATA", l'elettrotreno Rae TEE Gotardo, la E 402B in livrea attuale. Infine questo dovrebbe essere l'anno buono per la tanto annunciata ed attesa locomotiva a vapore Gr 740, speriamo bene! Appartiene sempre alla Hornby la spagnola ELECTROTREN che, oltre ad annunciare alcuni carri cisterna FS, ha già prodotto il convoglio Tren AVE Talgo 352 le cui unità di testa a becco d'anatra sono molto simili ai nostri ETR 600 di prossima entrata in servizio...chis-

con logo televisore e 4 tabelle di percorrenza sulle fiancata, come in origine, le carrozze della serie 50000, in livrea grigia di 1ª, mista 1ª e 2ª e di 2ª classe, e del più volte annunciato carro tramoggia a carrelli Tadgns. Infine Roco annuncia anche i Ram svizzero olandese ed una serie di rotabili come la BR 103 ed il convoglio RGP delle SNCF per commemorare il cinquantenario della nascita dei TEE. La "giovane" VITRAINS si è buttata sul mercato internazionale, pertanto slitta all'autunno l'uscita delle ALn 668.1400. Ha intanto già annunciato per l'anno prossimo i GTW 2/6 Stadler nelle livree della Merano-Malles, olandese e svizzera (versione elettri-

vrebbe essere disponibile entro l'estate.

La Di.MO. continua a distribuire i modelli prodotti dalla tedesca PIKO, ma per quest'anno in catalogo non è previsto alcun rotabile FS, se si eccettua un carro tipo E in livrea gialla cantiere. Pare comunque che verrà riprodotta la versione FS Gr 460 della locomotiva G7 prodotta nelle versioni di tanti paesi sulle cui reti la locomotiva circolò, e potrebbe esserci anche la locomotiva BR 185 nella livrea della DEL FUNGO GIERA, mentre è prevista l'uscita per l'autunno della CANNAVARO LOK, cioè il modello della macchina che al vero ha ricevuto la livrea di congratulazioni



La carrozza due piani pilota della Comofer migliorata rispetto al campione presentato a Novegro (foto A. Rigon)



La E 464 della Comofer si aggiunge ai modelli già prodotti da Vitrails e ACME (foto A. Rigon)

per la conquista del titolo di campioni del mondo ai recenti campionati di calcio. Una chicca anche per i non appassionati di fermodellismo.

DI.MO. dovrebbe distribuire anche i prodotti CO.MO.FER. che già un paio d'anni fa annunciò di uscire sul mercato con le loco E 464 e le carrozze a due piani, ebbene, a Norimberga abbiamo visto i prototipi pressoché definitivi e ci era stato detto che per fine marzo sarebbero stati disponibili nei negozi, ma ad oggi non s'è visto ancora nulla: noi confidiamo pazientemente nella loro uscita.

Da MÄRKLIN e TRIX poche novità come sempre, ma una sicuramente interessante: la locotender T3 in livrea del Museo Ferroviario Piemontese, consegna prevista per il 2° trimestre, a seguire un paio di carri pianale a due assi tipo Ks caricati rispettivamente con un motoscafo ed un elicottero dei carabinieri.

KLEINMODELLBAHN ha appena consegnato la sua locomotiva a vapore Gr 688 FS, al vero una preda bellica, e se la progettazione e la produzione avranno una certa continuità, quest'anno potremmo avere anche la locomotiva Gr 728 FS. Sul finire dello scorso anno la casa di Vienna ha prodotto i carri Eaos-t, sempre FS con logo Trenitalia con testate tonde rialzate

e ganci e tiranti sulle fiancate per la tesatura dei teloni di protezione. Sono disponibili una confezione con due carri in serie speciale ed il carro singolo.

Da LILIPUT non ci si aspettava nulla di particolarmente intrigante come al solito, invece quest'anno era annunciato nel loro stand un prototipo di locomotiva da manovra Badoni, però nessuna traccia di questo è presente sul loro catalogo 2007 e neppure su quello delle novità. Invece è appena uscita l'ennesima versione del carro Eaos, con porte apribili e respingenti molleggiati, questa volta con logo Trenitalia dell'epoca attuale. L'importatore della Liliput, Doc Model di Cuneo, ha fatto pervenire ai negozi un opuscolo in cui sono presentati i loro piani per il prossimo biennio. Sono previsti alcuni pezzi particolari, magari a tirature limitate e che

non incontreranno i favori del grande pubblico, ma che saranno sicuramente interessanti e faranno la gioia degli appassionati del filone dei treni cantiere e delle imprese private che operano in Italia.

Sono previsti infatti in accordo con LILIPUT le locomotive da manovra GECO 9 delle acciaierie Dalmine e LDE 01 della ILVA di Taranto, una locomotiva MAK IV nei colori della SERFER ed una nei colori della CLF, una cisterna a due assi trasporto vini ed una coppia di carri tramoggia in livrea giallo cantiere sempre della CLF. Poi da SACHSEN/TILLIG dovrebbero essere finalmente riprodotte le macchine ex rumene, diesel a 4 assi, alcune presenti anche sui binari a Manzano e dintorni, tra cui quella dell'impresa VALDITERRA e quella delle FER, un carro cisterna a carrelli OTS (Tillig) ed infine in collaborazione con HAG, oltre a varie edizioni del carro Habils, il carro pianale tipo Sgnns con container del LLOYD Triestino.

Chiudo qui l'abbuffata di novità per il 2007 sperando di non aver scordato nulla, perché quest'anno il materiale era veramente tanto ed è facile che qualche cosa possa essere sfuggito.

Buoni acquisti a tutti.

Angelo Rigon



La 688 FS è una preda bellica (ex kkStB 429). Nella foto Kleinmodellbahn la versione PKP

**il tender**

Notiziario della Sezione Appassionati  
Trasporti del DLF Udine

N° 44 - Anno 12 (N° 1 / 2007)

Allegato al supplemento N° 1 al N° 2 - marzo 2007 di Cronaca e Cultura  
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.

Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di  
Udine

Fotocopiato in proprio